LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS:
PARIS.... Un an. 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

PARAISSANT LE SAMEDI
Rédaction et Administration, 11, rue Hautefeuille, PARIS

15 Avril 1899 — N°. 31

UNE MÊLÉE ENTRE LES AVANTS DES DEUX CAMPS.

JOUEUR SE PRÉPARANT A ARRÊTER UNE PASSE.

UNE CHARGE APRÈS UNE REMISE EN JEU DE LA BALLE.

(Clichés F. Backer, London.)

UN MATCH DE HOCKEY (Voir l'article page 371.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

AU CONCOURS HIPPIQUE

M. BOITELLE,
Commissaire général de la piste.

L'HIPPIQUE est bien près d'être terminé, au moment même où la *Vie au Grand Air* paraîtra il restera tout juste deux journées dont le programme est, au reste, des plus intéressants : aujourd'hui samedi, grand défilé des attelages primés et Grand prix de Paris pour les officiers, et demain, pour la clôture : sauts d'obstacles par quatre pour officiers, et championnat du saut en hauteur pour gentlemen. Pendant toute la durée du concours, est-il besoin de le dire, les tribunes n'ont pas cessé une journée d'être garnies de leur habituel public élégant; certains jours même — ceux principalement réservés aux officiers de nos régiments de cavalerie légère, — il était absolument impossible de circuler dans les couloirs, et l'on ne pouvait trouver la moindre place dans les tribunes. La

M. LE MARQUIS DE BARBENTANE,
Vice-président.

Société Française Hippique a dû faire de belles recettes, supérieures sans aucun doute à celles de l'année 1898; les éleveurs ne peuvent que s'en réjouir, car en 1900 le chiffre des allocations se trouvera ainsi être augmenté.

Le programme annuel de l'Hippique varie peu; c'est un reproche qu'on a adressé souvent à la Société française hippique ; mais comment le varier sans tomber dans le cirque ? Donner le spectacle de reprises de manège, un carrousel, serait s'écarter du but et des statuts de la Société; il faut donc que ceux qui fréquentent l'Hippique se contentent de présentations de chevaux et de sauts d'obstacles.

Si, cette année, on s'est plaint plus particulièrement, c'est sans doute que le bruit causé par les ateliers et chantiers de l'Exposition gêne beaucoup les causeries et les papotages des tribunes, rendez-vous obligé du monde et du demi-monde.

M LE COMTE DE JUIGNÉ,
Président de la Société Française Hippique.

Et comme il faut bien alors s'intéresser à ce qui se passe sur la piste, on a trouvé monotones le défilé des chevaux, attelés seuls ou à deux, le défilé des voitures et aussi les sauts d'obstacles qui deviennent d'année en année plus réguliers.

Point de chutes amusantes, point d'envolées bizarres de cavaliers débutants; cette correction désespéra les tribunes!

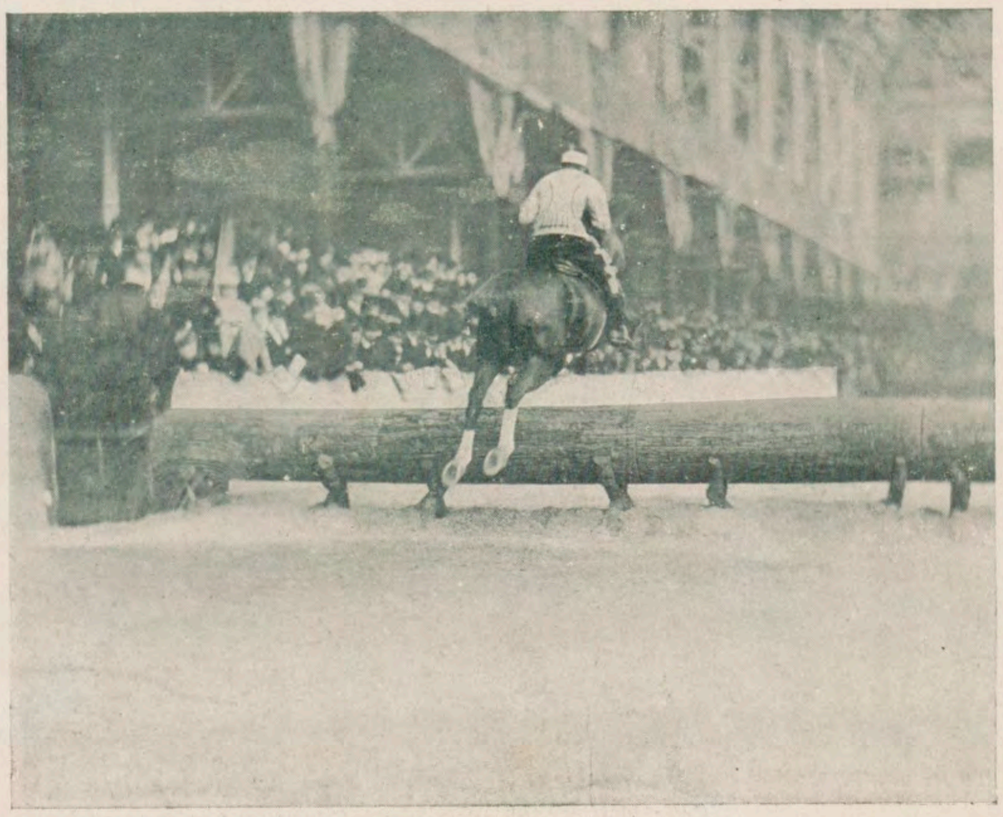
(Cliché Hieckel.)
Mme HUCHER, montant *Zaim II*,
au vicomte de L'Hermite,
dans les prix internationaux des chevaux de selle.

Depuis la fondation des concours hippiques, l'ordre adopté par les commissions pour l'examen des chevaux des diverses classes n'a pas varié, et les épreuves de chaque journée sont toujours partagées en deux parties : présentation de chevaux et sauts d'obstacles ou défilé de voitures.

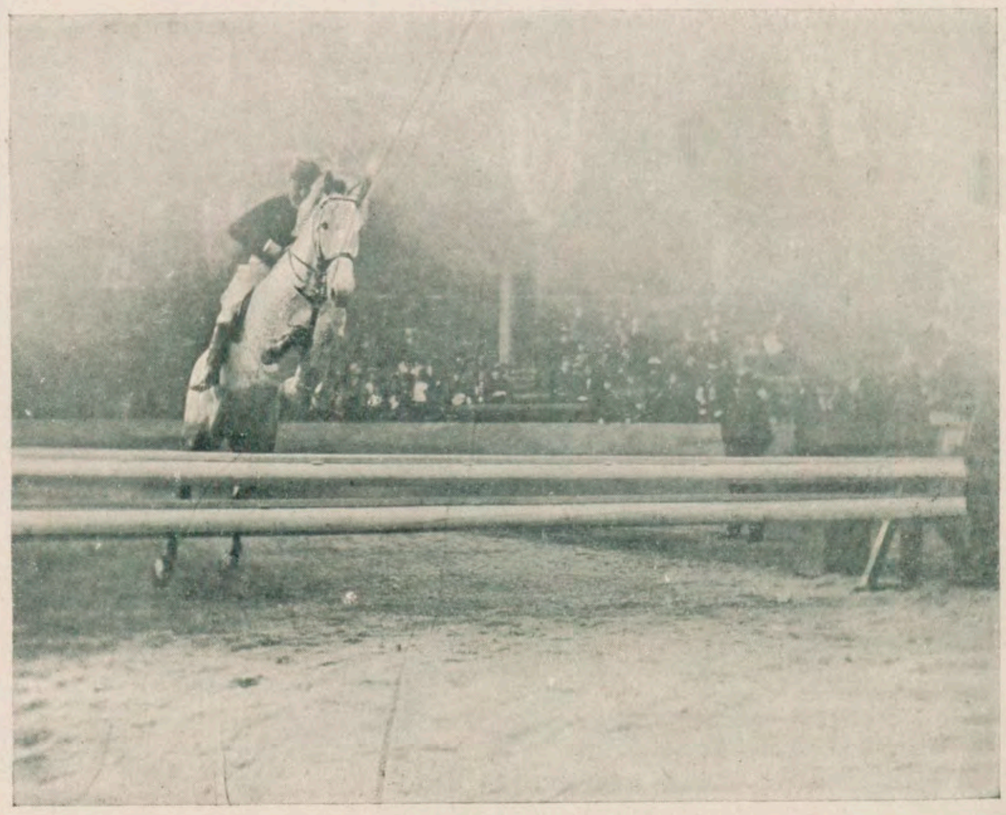
Ces présentations de chevaux attelés seuls ou à deux ou montés sont certainement, pour les

M. COLLIÈRE,
Secrétaire général du Concours.

amateurs, la partie la plus intéressante du concours; c'est aussi la partie la plus utile, puisqu'elle permet à la Société française hippique de donner des récompenses assez sérieuses aux meilleurs

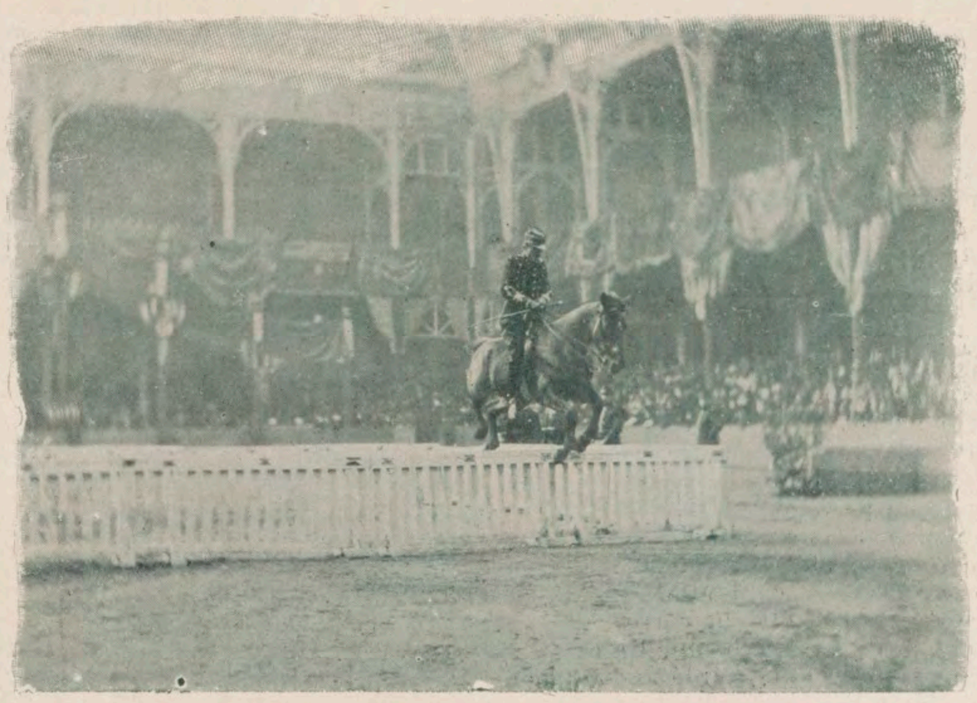


(Cliché Hieckel.) SAUT DU TRONC D'ARBRE.



(Cliché Hieckel) SAUT DE LA DOUBLE BARRE.

(Cliche Hieckel.)
LE MATIN AU CONCOURS : UN SAUT A LA LONGE.



(Cliché Hieckel.)
LE LIEUTENANT MAIRESSE, DU TRAIN DES ÉQUIPAGES, SAUTANT LE PARC A MOUTONS.

sujets produits par les éleveurs et exposés par eux ou les grands marchands de chevaux de Paris, intermédiaires presque obligés entre le producteur et l'amateur.

Certes, il y vient assez peu de monde, à ces épreuves, qui n'intéressent pas le public ordinaire; avant trois heures il n'y a, autour de la piste du concours, que les amateurs de chevaux, qui, chaque saison, ont pu juger les progrès sérieux accomplis par notre élevage français, grâce, il faut le dire, aux excellentes mesures prises par la direction des haras et à l'impulsion donnée par la Société française hippique dans la production du cheval de service et de luxe.

Si on compare le catalogue de 1898 et celui de cette année, on constatera une légère diminution dans le nombre des engagements, qui se montent cependant à 384, parmi lesquels la Normandie tient comme toujours la tête avec 248 chevaux; viennent ensuite le sud-est : 57 chevaux; le sud-ouest : 38; l'ouest : 23; le nord : 7; l'est : 3; 8 sont engagés sans désignation d'origine.

La diminution se fait surtout sur les chevaux des 3e et 4e classes, c'est-à-dire qui n'atteignent pas 1m58; en effet, l'animal de petite taille, animal essentiellement de luxe, est d'un débouché assez difficile dans le commerce et il est aisé de comprendre que nos éleveurs ne tiennent pas à le produire et ne recherchent pas les croisements susceptibles de le donner. Certains modèles pourtant sont tout à fait jolis et plaisants, tel par exemple Romanée, une jument bai de 4 ans, de 1m52, appartenant à M. Stéphane Chaniot et qui a remporté le prix extraordinaire de la 4e classe; d'action brillante, trottant haut et vite, d'un style élégant, Romanée qui est du reste la fille d'un pur sang, souvent vainqueur sur nos hippodromes de courses. Haras du Pin, fait le plus grand honneur à son éleveur, M. Perrot du Cher, et à M. Chaniot qui l'a dressée.

Avec Romanée, un autre cheval s'est fait remarquer par la pureté de ses formes, l'élégance de ses lignes et la correction de son style, aussi a-t-il remporté le prix extraordinaire de la classe des chevaux de grande taille, c'est Réflecteur, un poulain bai-brun de 4 ans, de 1m67, élevé dans la Manche par MM. Levaudey frères, et dressé par M. Roy. C'est une bête près du sang, son père étant Malaga et sa mère Régina, issue de Lavater. Il est plus fréquent, cette année de voir les prix extraordinaires attribués aux chevaux de 4 ans qui concourent avec leurs aînés; ce n'est pas à dire que la production de 1895 soit sensiblement supérieure à celle des années précédentes, mais les sujets de tout premier ordre se sont rencontrés dans les poulains de quatre ans, tandis que l'ensemble était meilleur chez les chevaux de 5, 6 et 7 ans.

Chaque jour la liste est longue des lauréats, il n'y a jamais moins de 5 à 6 prix et une bonne dizaine de flots de rubans; nous nous abstiendrons de les citer tous; parmi les écuries les plus souvent récompensées, mentionnons cependant l'écurie Roy, l'écurie Vanderheyden, M. Chaniot, M. Blandin, M. Chevalier, M. Verel, M. Hourcade, M. Léon Thome, M. Boyron, comte de Gésincourt, M. Hodan, M. Raymond d'Imbleval, Van de Kerkove, vicomtesse de Galard, etc., etc.

Les meilleurs chevaux des prix de classes, nous les avons retrouvés cette semaine à l'occasion des primes d'appareillement, car les titulaires d'un flot au moins étaient seuls qualifiés pour prendre part à ces épreuves.

Une des journées du concours qui a le don d'attirer la foule est celle réservée aux voitures de commerce; la liste des concurrents s'augmente à chaque concours, et cette année le défilé n'a pas duré moins de trois heures. Pour plusieurs maisons de commerce de Paris, attelages et voitures de livraisons sont un point important. N'est-ce pas, en effet,

(Cliché V G. A.)
M. SIMÉON
gagnant de l'*Omnium* avec *Hova*, du *Prix des Dames* avec *Very Select*, en selle sur *Pilote* avec lequel il a enlevé le Handicap.

(Clich Hieckel.)
LE SAUT DU PARC A MOUTONS.

LE PRINCE NAPOLÉON MURAT SUR *Montjoie*.

une des plus belles réclames que d'avoir sur les boulevards une voiture aux chevaux élégants, puissants et forts, qui attire l'attention du promeneur. Parmi les primés, citons la maison Félix Potin, la brasserie Karcher, la distillerie Cusenier, la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, notre confrère le *Petit Journal*, la distillerie Delizy et Doisteau, et surtout la Compagnie de Transports Delannoy et Cie, qui a présenté un gros camion destiné au transport des machines et attelé de 4 chevaux noirs de toute beauté.

Pour les voitures de maîtres le jury se montre toujours très généreux et donne un prix à chacun. Comme nous ne pouvons les citer tous, ne faisons aucun choix, de crainte de réclamations jalouses; contentons-nous de dire que toutes étaient correctement attelées, et convenablement menées. Comme du reste le défilé des attelages primés a lieu au moment même de la mise sous presse de la *Vie au Grand Air*, nous reviendrons la semaine prochaine sur cette partie spéciale du concours.

Quant aux sauts d'obstacles, ils obtiennent chaque année un succès très vif auprès de l'assistance mondaine et aussi du public et des amateurs, qui peuvent constater à chaque nouveau concours que les concurrents sont en réel progrès et que l'équitation n'est pas un sport aussi délaissé que certains veulent bien le dire.

Habits rouges et officiers recueillent à chaque saison applaudissements et ovations. Et même l'Hippique est si pleinement entré dans le mouvement mondain que ses habitués ont leurs favoris dont ils accueillent l'entrée en piste avec une satisfaction qui se traduit par des murmures flatteurs.

Au concours de cette année, quelques nouveaux venus ont paru sur la piste : certes ils ont été épluchés et heureusement pour certains qu'il y a eu des vainqueurs parmi eux. Point de chutes graves jusqu'à présent, quelques « bouchons » sans importance et un merveilleux « bat l'eau » qui a provoqué les rires de tous les spectateurs : un malheureux « habit rouge », au saut de la Douve, a disparu entièrement dans la rivière, on eut pu croire au premier moment à un escamotage à la Robert Houdin; et quand on le vit sortir de la Douve, trempé jusqu'aux os et vidant son haut de forme plein d'eau, les rires ont éclaté se mêlant aux applaudissements.

Le grand vainqueur des prix réservés aux gentlemen a été M. Siméon, que nous retrouverons, du reste, sous le dolman bleu, et nul doute que, dans ces épreuves également, il décroche encore nombre de prix.

Dans le Prix des Dames il se classe premier avec Very Select, et le jury a dû, pour l'attribution des prix, avoir recours au chronomètre; sept parcours avaient été accomplis sans la moindre faute, et comme le programme ne comportait que cinq prix, il a bien fallu en créer deux, qui sont revenus au comte de Bertheriche de Mendette, un nouveau venu au concours de Paris, et M. Louis d'Havrincourt, qui est certes un des cavaliers les plus corrects qu'on voie sur la piste de l'Hippique, montant avec science et méthode et présentant toujours des chevaux admirablement bien mis et

(Cliché V. G. A.) FLÈCHE DE LA MAISON KARCHER ET Cie.
Vulcain et *Timonier*, premier prix de leur série.

(Cliché V. G. A.) FLÈCHE DE LA MAISON FÉLIX POTIN.
Premier prix des prix internationaux pour chevaux de trait.

(Cliché V. G. A.) OMNIBUS DE LA MAISON FÉLIX POTIN.
Premier prix des prix internationaux pour chevaux de trait.

francs sur les obstacles. Le Prix du Palais de l'Industrie a été une double victoire pour M. Siméon, qui s'est classé premier avec Very Select, et deuxième avec Calife; l'Omnium lui est également revenu, avec Hova, cette si jolie petite jument dont nous avons donné le portrait dans un précédent numéro de la *Vie au Grand Air*, mais qui a un si mauvais caractère qu'il est difficile de compter sur elle.

Ces succès constants de M. Siméon ne doivent pas étonner ceux qui le connaissent et qui savent de quels soins il entoure ses chevaux, avec quelle science et quelle méthode il les dresse, et comment il les amène, au jour de l'ouverture du concours, dans un état de préparation irréprochable.

Parmi les autres lauréats, voici M. de Pirey, un jeune lieutenant de hussards, aussi élégant sous l'habit rouge que sous le dolman; avec Milan il a remporté le Prix de la Société « la Prévoyance »: c'est un débutant au concours de Paris, qui ne tardera pas à s'affirmer, de même que M. Gautier, vainqueur du Prix des Habits Rouges. Sans être un vétéran des concours, M. Dumarol, à qui est revenu le Prix de l'Urbaine de la Seine, en montant Caballero, au baron de Taigne, a montré une science équestre très grande qui en fait un concurrent sérieux pour les grandes épreuves des dernières journées. Puis, citons encore : MM. de Kiss de Mesmaker, de Béthune-Sully, M. des Chênes, de Polrakoff, de Cordon, Bouchet, Bizet, baron de Palaminy, vicomte de Cholet, prince Napoléon Murat, etc., etc.; s'il nous fallait donner la liste de tous les prix et des flots, un numéro entier ne suffirait pas.

Parmi les journées trouvées monotones et cependant utiles et très dans le programme de la Société française hippique, est celle du Prix des Ecoles réservé aux cavaliers appartenant à des écoles de dressage; les concurrents, certes, ne valent ni les officiers, ni les habits rouges, quelques-uns montrent cependant de réelles qualités et une grande énergie.

Voilà longtemps que nous réclamons de la Société la suppression des courses au trot, impossible pour de vrais trotteurs sur une piste aux tournants si rapprochés et si durs qu'ils cassent l'allure. Pour la première épreuve, du reste, il s'est présenté *un* concurrent. La seconde épreuve n'a réuni que sept concurrents; c'est vraiment peu; le vainqueur a été Quélus, par Daguet et Junie, qui, en 1'52" 1/5, a fait les 3 tours de piste. Les éleveurs se sont abstenus, avec juste raison, malgré l'attrait d'un prix de 2,000 fr.; ils préfèrent ne pas courir les risques d'abîmer un cheval de valeur ou de contrarier le dressage de bêtes qui peuvent rapporter beaucoup plus sur les hippodromes de la Société du Demi-Sang. Que la Société hippique fonde annuellement un ou deux prix à courir soit à Levallois, soit à Vincennes, et tout le monde sera satisfait.

Dans le prochain numéro — la place manquant aujourd'hui — nous parlerons des épreuves militaires, ainsi que des dernières journées du concours, qui a tout à fait réussi, au double point de vue mondain et hippique.

(*A suivre.*) PAUL MÉGNIN.

MA COURSE PARIS-ROUBAIX

Par Champion

La course de Paris-Roubaix s'est disputée pour la quatrième fois, le 2 avril dernier. Le vainqueur de la catégorie bicyclettes a été le jeune Champion, le coureur de demi-fond bien connu, à qui nous avons demandé un compte rendu succinct de sa performance. Champion s'est immédiatement mis à l'ouvrage et nous a fait parvenir la petite narration suivante qui, sans aucune prétention littéraire, nous donnera une fidèle idée du sport qui s'est produit sur la route de Paris à Roubaix, le dimanche de Pâques.

J'ai gagné Paris-Roubaix ! C'est un honneur que d'autres ont eu avant moi. J'en suis d'autant plus satisfait que, tout comme moi, bien peu de personnes m'avaient cru capable d'aller jusqu'au bout.

J'entends encore les petits amis de l'Espérance, à qui j'avais fait part de mon intention de courir cette course, s'écrier : « Oh ! la ! la ! mon vieux, tu es bon sur le kilomètre, mais tu n'es pas capable d'aller jusqu'à Beauvais. »

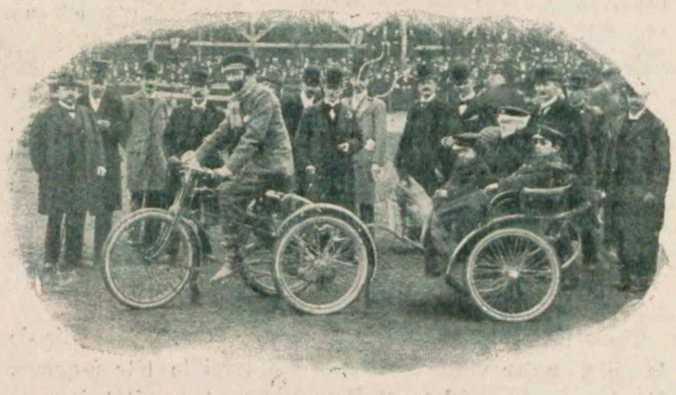
Malgré ces prédictions peu rassurantes, je fus un des premiers engagés dans la grande épreuve du *Vélo* et j'eus le n° 11 des inscriptions.

Je me mis aussitôt à l'entraînement sur route. A vrai dire, j'avais fait beaucoup de bicyclette cet hiver. Je n'eus donc aucun mal à retrouver mes jambes de la saison dernière. Durant un mois, j'abattis tous les matins mes 80 kilomètres, soit seul, soit derrière un tandem, mais très rarement derrière une automobile. C'était, naturellement, sur le parcours de Paris-Roubaix que je m'escrimais et il m'est arrivé très souvent d'y rencontrer mes futurs adversaires : Bouhours, Bor et Garin, qui avaient le sourire en me voyant piler comme un sourd, se demandant si je n'étais pas fou pour me lancer dans une course aussi dure. J'étais toujours vers midi de retour chez moi. Là, j'y trouvais le fameux entraîneur anglais, Tims Johnson, que Bourrillon a fait venir à Paris l'an dernier, qui me massait et me demandait si j'avais bien travaillé. Sur ma réponse affirmative, il criait « *All right* ». Nous déjeunions ensemble et, très souvent, il m'engageait à aller faire un peu de piste l'après-midi.

(Cliché Beau.) AVANT LE DÉPART DES MOTOCYCLES.

(Cliché Coquelle.) LE CHIEN DU DÉPART.

LE CONTROLE DU DÉPART, A CHATOU.
Champion signe le premier.



(Cliché Houben.) A ROUBAIX.
Le sculpteur Decam arrive de Paris par la route avec sa famille.

Nous arrivons au jour de la course. La veille, je m'étais rendu à Chatou et j'y couchai, de crainte de manquer le départ, le lendemain matin. Je me levai de bonne heure, de très bonne heure même. La vérité est que je n'avais guère dormi.

J'arrive au contrôle un des premiers et, comme personne des officiels n'est encore là, je m'installe à la table du contrôle, bien décidé à signer le premier.

A 7 heures, le contrôle s'ouvre et, le premier, j'ai mon brassard. Serai-je le premier à Roubaix ?

Le brave Tims me fait prendre après un confortable repas. J'occupe le temps qu me reste avant le départ à vérifier ma machine.

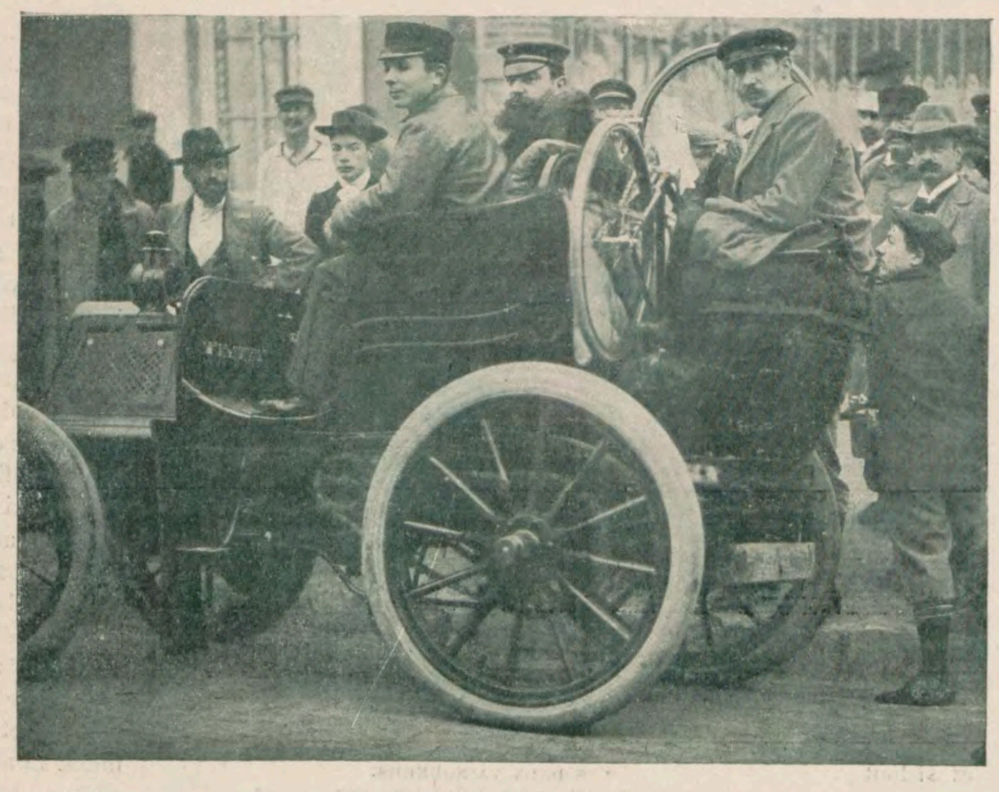
Deux mots sur celle-ci. L'expérience m'a appris qu'il était dangereux de courir avec des pneumatiques de piste. J'y ai donc fait adapter des enveloppes de route. De plus, j'ai muni ma bicyclette d'un carter en prévision du mauvais temps et d'un frein, oui, d'un solide frein sur la roue d'avant, qui vous permet de suivre toutes les automobiles sans avoir à redouter la fatale bûche.

Nous voici en ligne. Le starter tire le coup de pistolet traditionnel et nous démarrons comme des fous, sans nous soucier d'un gros chien — le chien du départ — qui déambule tranquillement sur la route. Personne ne tombe, heureusement.

La voiture automobile qui, tout à l'heure, m'emmènera par monts et par vaux, est postée à l'entrée de la forêt de Saint-Germain. Du moins, son conducteur, Broc, me l'a promis.

Il me faut donc coller en seconde position derrière Bouhours, tiré par René de Knyff, et gravir derrière lui la côte de Saint-Germain.

Je remarque que le manager de Bouhours, Calais, qui se trouve à l'arrière de la voiture, a une machine de rechange à ses côtés et qu'il a installé un véritable garde-manger autour de lui. C'est ainsi qu'il a emmanché une fourchette au bout d'un long bâton. Tout à l'heure, il piquera une côtelette et la passera à son poulain. C'est très pratique !



(Cliché Beau.) L'ENTRAINEMENT AUTOMOBILE.
M. René de Knyff et son groom Aristide partant avec M. Calais, manager de Bouhours, pour entrainer le coureur Bouhours, dans la voiture qui s'est brisee à Amiens à la suite d'un accident.

Je reste derrière Bouhours durant toute la traversée de St-Germain et au moment où, sorti des pavés, je démarre, laissant en plan Bouhours et son automobile pour rejoindre la mienne, je m'aperçois que Broc n'est pas là.

Sagement je ralentis et me raccroche à la roue de Bouhours au passage. Me voici donc à nouveau en seconde position, je commence à la trouver mauvaise. A la croix de Noailles, je distingue parmi les nombreux cyclistes qui sont venus là pour nous voir : Bourrillon et Morin. Ces derniers me crient : « Courage, Champion. » Comme les condamnés à mort, je leur réponds : « J'en aurai ! »

Au passage à niveau d'Achères, je trouve

enfin Broc et son torpilleur. Je me lance immédiatement dans leur sillage et la lutte commence.

Elle ne dure pas longtemps, la lutte, car René de Knyff n'essaie pas de nous suivre et bientôt nous avons une belle avance. Au pont de Conflans, je me retourne et je constate que Bouhours est à 500 mètres. Il y a du bon !

Nous brûlons Conflans, Pontoise, Méru et, à l'entrée de Beauvais, un caniche qui s'est faufilé sous l'automobile se jette dans ma roue d'avant et manque de me flanquer par terre.

Tout se passe bien jusqu'à Breteuil. Broc m'a tiré à une allure aussi régulière que vite. Entre Breteuil et Amiens, je fais une violente embardée. Cette fois, je n'y « coupe pas » et vais mordre la poussière. Pas de mal, heureusement.

A Amiens, Broc a une panne à quelques cents mètres du contrôle. Nous en profitons, nous, pour « faire de l'eau » et Bouhours pour me rejoindre et me dépasser.

J'ai un moment de découragement, mais Broc me « saquant » d'importance, je saute sur ma machine et nous voilà repartis à la poursuite de Normand.

Nous avons beau en « mettre », nous ne le rejoignons pas. Nous ne le reverrons, du reste, jamais car, s'étant trompé de route dans la traversée d'Amiens, il est sorti de cette ville trois minutes après moi. J'ai appris en arrivant à Roubaix qu'il avait été victime un peu plus loin d'un accident terrible. La voiture de M. de Knyff a culbuté dans la descente de Poulainville, entraînant avec elle mon adversaire malheureux.

Ignorant l'accident de Bouhours et le croyant toujours devant moi, on pense si nous filons. A certains moments, Broc se retourne : « Ça va ? » me demande-t-il. Je ne réponds pas, occupé que je suis à calculer, d'après la montre que j'ai au poignet, la vitesse à laquelle nous marchions depuis Paris. Les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres et au moment où nous apercevons les premières maisons de Doullens, une ombre passe à nos côtés.

C'est Osmond, le premier des tricycles, parti une heure après nous de Chatou, qui vient de nous sauter dessus sans crier gare. Quelle vitesse, mes amis ! La nôtre n'est rien à côté.

Nous traversons Doullens sans encombre. A la sortie de la ville, notre voiture exécute un terrible tête-à-queue. Un de ses pneus éclate et Broc, réparant aussitôt, je reste seul sur la route.

Plusieurs tricycles sont déjà passés et je compte bien en trouver un qui me tirera jusqu'à Arras où je dois avoir un tandem à pétrole. En effet, deux minutes après, je reconnais dans un grand diable qui monte la côte en pédalant et à grand renfort de teuf-teuf, mon vieil ami Baras. Je le mets au courant de ce qui m'arrive ; il me dit aussitôt de me mettre derrière lui. Je ne me le fais pas dire deux fois et bientôt nous repartons à toute vitesse. Le petit Taylor, qui rôdait dans les environs, essaie de nous suivre. Au bout d'un kilomètre, il en a assez.

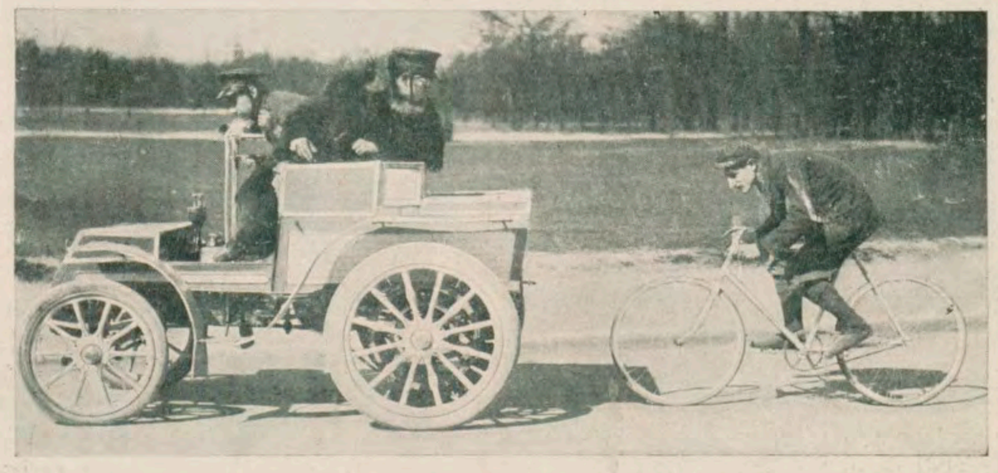
Nous atteignons ainsi Arras et là, je remercie Baras et lui dis de me laisser, que mon tandem m'attend. Quelle erreur ! Au contrôle pas plus de tandem que d'entraîneur. Après deux minutes d'hésitation, je repars sur le magnifique pavé Louis XIV que tous les cyclistes qui ont passé à Arras connaissent bien. J'en ai maintenant jusqu'à Roubaix. Magnifique excursion !

Au bout de dix kilomètres je ressens les premiers symptômes de la fringale. Rien à manger. Toutes mes victuailles sont restées dans la voiture de Broc. Je n'ai qu'une chose à faire, m'arrêter dans le premier cabaret venu.

Un peu avant Hénin-Liétard, je descends chez de braves gens qui m'offrent pour tout potage de la soupe aux choux, du lard et quelques pommes de terre. Vous pensez si tout cela disparaît.

(Cliché Houben.)

Osmont, gagnant de la catégorie des motocycles 268 kil. en 5 h. 35 m.



(Cliché Beau.)

BOR, LE SECOND, ENTRAÎNÉ PAR M. RICARD.

Mais il ne s'agit pas de s'endormir. J'en avais pourtant bien envie. Les tricycles à pétrole continuent à passer à toute vitesse et chacun est accueilli dans le village par une salve de coups de fusil. C'est ainsi qu'ils manifestent leur enthousiasme dans le Nord.

Cliché Houben.) A ROUBAIX.

LES DEUX VAINQUEURS.

Champion (268 kil. en 8 h. 22 m.), tenu par Osmont.

Je repars donc et, à Henin-Liétard, je trouve mon fameux tandem. Ce n'est pas trop tôt ! L'allure n'a plus rien d'excessif, le pavé est gras, et ne permet pas d'aller vite. Il y a bien des bas-cotés, mais ils sont envahis par la foule. Quel enthousiasme !

De temps en temps, je me retourne pour voir si un concurrent n'arrive pas. Mais il n'y a plus de danger, le second, Bor, mon compagnon d'écurie, est loin, m'a dit Baras.

Nous arrivons à Séclin, le dernier contrôle de la course. J'ai couvert les 36 kilomètres qui nous séparent d'Amiens en deux heures ! C'est l'allure d'un membre du T. C. F. !

A noter que, depuis Arras, je suis presque seul. Mes entraîneurs d'Hénin-Liétard n'ont pu se tenir à tandem sur le pavé gras et moi-même j'ai dérapé plus d'une fois. C'est ainsi qu'en l'espace de 20 kilomètres je suis tombé cinq ou six fois. On juge de l'état de mon maillot blanc !

Il fallait donc aller très doucement et c'est ce qui a fait dire à bien des gens que j'étais « fini ». J'aurais bien voulu les voir à ma place. La vérité est que Garin, qui a pourtant l'habitude de ces maudits pavés du Nord, puisqu'il y passe la plus grande partie de son existence, n'aurait guère pu aller plus vite que moi.

Ajoutez à cela l'encombrement incroyable des rues dans la traversée des villages et je vous laisse à deviner si j'attends mon entraîneur Broc comme le Messie. Au moins, avec sa voiture, il me frayerait un passage au milieu de tous ces gens qui se flanquent au beau milieu de la route pour me voir de plus près.

Plus Roubaix approche, plus la route est encombrée. Bientôt, ce sera un fourmillement incroyable de piétons, de cycles et de voitures, tout le monde crie « Bravo, ch'tiot. »

A un certain moment, il y a juste la place pour passer. Les gamins me courent derrière. Des femmes me caressent le dos au passage. En fin, les immenses arènes de taureaux, qu'on vient de construire à côté du vélodrome, apparaissent et bientôt je pénètre sur la piste où, pour ainsi dire, j'ai fait mes premiers pas. On se rappelle que, débutant, j'ai habité Roubaix pendant toute une saison. Les mauvaises courses que j'y avais faites m'avaient disqualifié quelque peu auprès du public roubaisien. Il fallait une victoire comme Paris-Roubaix pour me requalifier tout à fait.

On juge de l'ovation qui m'accueillit lorsque j'eus fini mes six tours de piste et que j'eus apposé ma signature sur la feuille d'arrivée. J'étais heureux et fier.

« Vous ne vous attendiez pas à me voir à Roubaix ? » demandai-je à Victor Breyer, qui paraissait tout étonné de me voir premier. Il n'était, du reste, pas le seul de cet avis, M. Breyer, je le lui accorde volontiers.

Le second arrivé fut mon camarade Bor ; le troisième, le jeune Garin, dans un excellent temps.

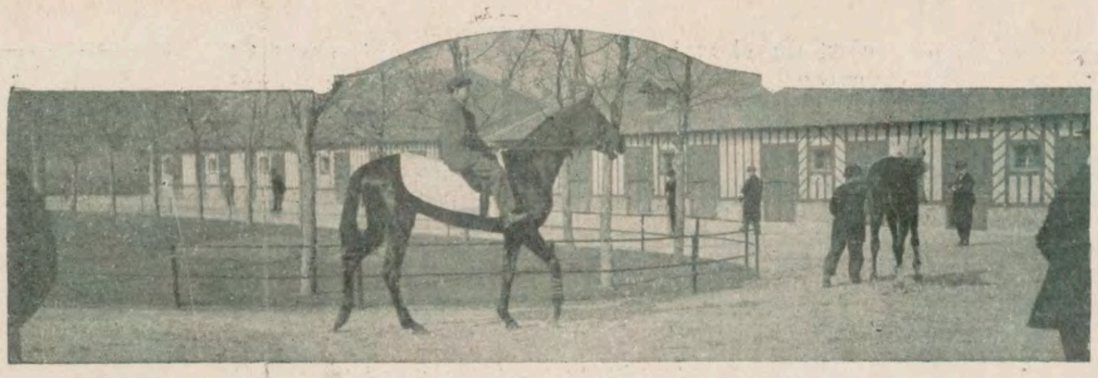
Quant aux motocycles, leur temps battait tous les records. Osmond, le premier, avait couvert les 268 kilomètres qui séparent Chatou de Roubaix en 5 heures 35 minutes. Quand on pense que le train omnibus met 8 heures 38 minutes, il faut bien convenir que c'est là une performance fantastique.

Pendant ce temps, les officiels m'interrogeaient ; les photographes s'emparaient de... ma couche de poussière. Et, dans le vélodrome, c'était à chaque arrivée une ovation indescriptible. Il y avait, du reste, une foule incroyable dans le grand établissement sportif de Roubaix. Je dis établissement car, en effet, MM. Vienne et Perez, toujours à l'affût des nouveautés, ont construit tout à côté du vélodrome d'immenses arènes de taureaux. La première « corrida » est fixée au 23 avril prochain. J'espère bien y aller.

Je restai toute l'après-midi au vélodrome et vis successivement arriver, au milieu d'un enthousiasme, tel qu'on n'en rencontre qu'aux courses roubaisiennes, les cyclistes que j'avais distancés et les chauffeurs dont la plupart avaient été un peu plus vite que moi.

Je n'étais pas très fatigué et, à part une petite douleur causée par la selle, je n'aurais jamais cru avoir gagné Paris-Roubaix et couvert les 268 kilomètres en 8 heures 22 minutes. Le record n'est pas battu. Ce sera pour l'année prochaine... par un autre, sans doute.

A. Champion.



(Cliché Beau.) LE PADDOCK AGRANDI DE MAISONS-LAFFITTE.

LA REPRISE DES COURSES PLATES

En admirant ce magnifique champ de courses de Maisons-Laffitte, le jour du *Prix Lagrange*, deux choses deviennent évidentes pour le spectateur émerveillé : la première, c'est que M. Eugène Adam, le président de la *Société sportive d'encouragement*, brigue, près du public, la réputation d'élégance, de bon goût, de prodigalité entendue et savante, laissée par le prince de Sagan ; la seconde c'est que la

(Cliché Beau.) A MAISONS-LAFFITTE.
La tribune du juge et la vigie des Commissaires

Société est bien riche, a ses coffres bien gorgés d'or, pour que son président puisse ainsi jeter à pleines mains, au vent de la fantaisie, pour le plaisir des yeux, les parterres fleuris, les pelouses, les massifs d'arbustes exotiques, les maisons rustiques, les kiosques, les luxueuses constructions de toute sorte.

Il est hors de doute que la *Société sportive d'encouragement* est dans un état de prospérité inconnu aux autres industries et que l'habileté évidente de M. Eugène Adam est aidée grandement par les sommes dont il peut disposer. Or, savoir dépenser l'argent à propos, quand on en a à foison, est une qualité administrative qui n'est pas commune.

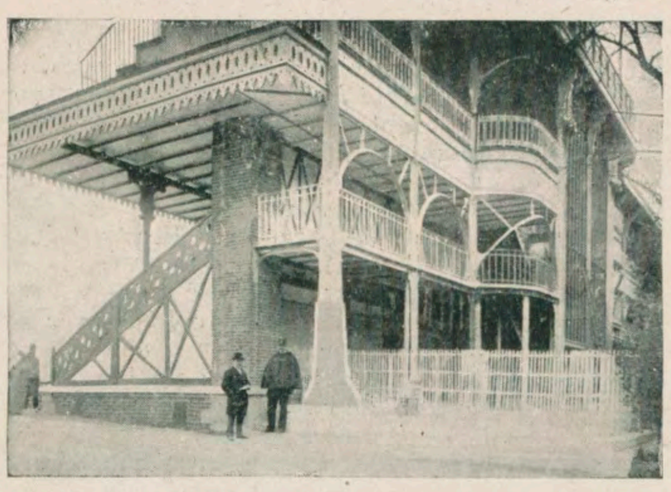
Au reste, les sociétés hippiques vont bénéficier d'un nouvel élan, d'un surcroît de prospérité, par la suppression radicale, et qui paraît définitive, des *bookmakers* ou parieurs de profession au livre.

Or, on n'ignore pas que les sociétés prélèvent 4 0/0 sur tout l'argent qui est apporté aux guichets de leur pari-mutuel : ce prélèvement doit être affecté à leurs frais divers ; de son côté l'Etat prélève 3 0/0. Le parieur aux courses est frappé d'un impôt indirect de 7 0/0 dont plus de la moitié reste entre les mains des sociétés sportives ; de là la prospérité rayonnante de celles-ci et le luxe qu'elles peuvent déployer sur leurs champs de courses. La fameuse ligne droite de Maisons-Laffitte — qui est la plus longue qui existe sur n'importe quel champ de courses — a été rectifiée. Elle était un peu courbe, cette ligne droite ; aujourd'hui la piste a été reportée en avant de vingt mètres, devant les tribunes, ce qui a rendu cette piste absolument rectiligne et augmenté considérablement l'enceinte réservée.

Le *Prix Lagrange*, que l'on courait le mercredi 5 avril dernier, est l'un des importants de la saison à Maisons-Laffitte. Les grands premiers ténors de l'année — j'entends les poulains et les pouliches de trois ans — y font leurs débuts. La rentrée du poulain *Holocauste*, imbattu à l'âge de deux ans et qui est un des concurrents sérieux du Derby d'Epsom, comme de celui de Chantilly, a fait recette ; sa présence et celle d'*Ivan IV* dans ce *Prix Lagrange* avaient donné à l'épreuve un intérêt tout spécial. L'allocation en est des plus sérieuses : 30,000 fr. et un objet d'art de la valeur de 10,000 fr. Aussi, encore que tout le ring considérât *Holocauste* comme le vainqueur certain, M. de Brémond, le propriétaire du grand crack, prenait toutes les précautions d'usage et détaillait minutieusement à son jockey, Edouard Watkins, les ordres qu'il devait suivre pendant la course. De son côté, M. Veil-Picard recommandait bien à Tom Lane d'user de patience avec *Ivan IV*, et de ne venir qu'à la fin attaquer *Holocauste*, sur ce parcours très dur de deux kilomètres en ligne droite. Les jockeys de *Germain*, Madge ; de *Militaire*, Barlen ; de *Bérénice*, French ; recevaient aussi des ordres très détaillés ; seul Hartley, qui montait *Mic*, n'était investi d'aucune consigne spéciale. L'entraîneur Flatman, le propriétaire de ce poulain *Mic* avait dit simplement à Hartley :

(Cliché V. G. A.)
PERTH, PAR *War Dance* ET *Primerose Dame*,
A M. Maurice Caillault, monté par Tom Lane, rentrant après sa victoire dans le *Prix Hocquart*, première poule des produits.

(Cliché V. G. A.) CÉNÉRAL ALBERT,
A M. Paul Aumont, gagnant du *Prix de Lutèce*, à Longchamp, le 3 avril. *Général Albert* bat *Machiavel* dans un match de 2,000 mètres, après une belle lutte jusqu'au poteau.



Cliché Beau.)
LES NOUVELLES TRIBUNES DE LONGCHAMP.

(Cliché V. G. A.) MACHIAVEL.
Au baron de Schickler.

(Cliché V. G. A.)

M. DE BRÉMOND,

Propriétaire du crack *Holocauste*, donnant ses ordres de monte au jockey E. Watkins.

— *My lad*, faites du mi ux que vous pourrez ; le poulain est aussi beau et aussi bien que peut l'être un animal payé 1470 fr. au Tattersall l'an dernier ; mais j'ai parié avec M. Veil-Picard que je le battrai... pour un chapeau. Tâchez au moins de bros-er *Ivan IV*... Dame ! si vous pouvez brosser *Holocauste* aussi... par la même occasion, ça me fera plaisir.

Le résultat fut inattendu, ô combien ! *Mic* enlevait d'un nez, d'un petit nez, c'est vrai, la course à *Holocauste* et battait *Ivan IV* troisième à quatre longueurs. Le public n'en revenait pas et le pari-mutuel, stupéfait, payait 1095 fr. pour 10 fr. aux rares partisans du poulain de Flatman.

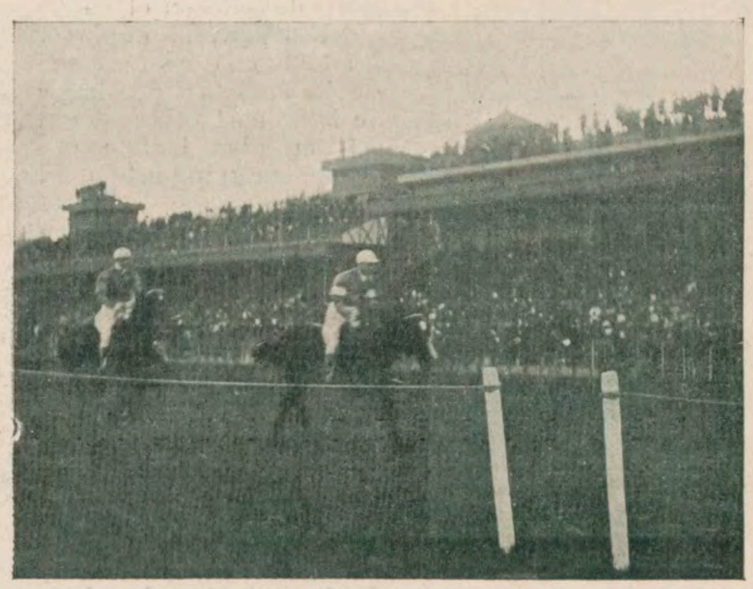
L'objet d'art dont je parlais plus haut est une statuette, à l'exécution de quart de grandeur nature, de Frédéric-le-Grand à cheval, par Gérôme. C'est en argent massif avec une exquise patinne d'or moulu. Il va falloir que Flatman se fasse aménager un salon tout exprès pour recevoir cette somptueuse statue équestre.

Cependant cette défaite inopinée d'*Holocauste* n'enlève rien au réel mérite du fils de Le Sancy ; c'est un cheval de grande classe, qui, malgré la légère bousculade que lui faisait éprouver un concurrent en face même des tribunes, ce qui lui faisait perdre quatre longueurs, revenait en ouragan sur son vainqueur et l'aurait battu, si le *winning-post* avait été de deux foulées plus éloigné. Il se peut aussi qu'*Holocauste* soit à court de condition et que sa prochaine exhibition redeviendra pour lui un triomphe.

La journée du lundi de Pâques à Longchamp offre de l'intérêt surtout en ce que son programme comporte le *Prix de la Reine Marguerite*, réservé aux chevaux de trois ans n'ayant pas couru en public avant cette épreuve. Les concurrents sont donc des poulains et des pouliches qui n'ont pas débuté à l'âge de deux ans, soit par difficulté d'entraînement, soit parce que leurs propriétaires les ont réservé pour courir à trois ans, plus de trois cent mille francs de prix affectés aux chevaux *maiden*, c'est-à-dire n'ayant jamais pris part à une épreuve publique. Le lot, cette année, s'est composé de treize partants dont quelques animaux de marque : *Téméraire II*, au baron Rothschild, *Tuzaquet* à M. Edmond Blanc, *Le Plantis*, à M. Vieil-Picard, *Sylp e II*, à M. Wysocki, *Jacasse* à M. de La Charme, *Bayuk-Déré*, au baron Schickler.

La lutte s'est terminée en faveur de *Sylphe II*. battant *TémaireII*, qui avait toute les faveurs du ring. *Jacasse* arrivait troisième, *Bayuk-Déré*, quatrième. *Sylphe II* est un alezan, fils de *Barbrousse*, plaisant à l'œil, acheté aux ventes annuelles de Deauville, si je ne me trompe.

Le même programme contenait une épreuve qui eut jadis une grande vogue, mais qui est passée de mode aujourd'hui, car, on ne se doute pas, peut-être, que les plus grands *events* des programmes de la Société d'Encouragement ont leur vogue, leur mode, leur moment, leur fou-rire et que le Grand Prix de Paris cèdera le pas, quelque jour, au Grand Prix d'Automne !



(Cliché V. G. A.) L'ARRIVÉE DU 41e BIENNAL.

Riverain, par *Dauphin* et *Régalade*, à M. J. de Brémond, gagne de vingt longueurs. *Gardefeu*, au même proprietaire, deuxième.

En tous cas, le *Prix de Lutèce*, démodé pour le moment, n'avait réuni que deux concurrents : *Machiavel*, qui fut le crack de l'écurie Schickler l'an dernier et qui aura une carrière de quatre ans hors ligne ; puis *Général Albert*, un cinq ans, à M. Paul Aumont, superbe cheval, plein de cœur et de tenue. *Machiavel* a subi une défaite et s'est fait battre sur une course de 2,200 mètres, menée rondement.

La journée de dimanche 9 avril, à Longchamp, comprenait la première *Poule des produits*, le *Prix Hocquart* qui est l'avant-coureur des grandes courses de plat. La génération des trois ans commence à se mesurer avant la lutte suprême : le *Prix du Jockey-Club* et le *Grand Prix de Paris*.

Le lot des sept partants du *Prix Hocquart* était fort plaisant ; mais le poulain *Perth*, à M. Caillault, attirait surtout l'attention ; il a gagné du reste avec la plus grande aisance, piloté par Lane avec sa maëstria habituelle. Son *runner-up* a été *Cravan*, au baron de Rothschild, très beau poulain, mais encore un peu chargé de chairs inutiles.

La course du 41e *Biennal*, pour chevaux de 4 ans ayant couru la première manche du même Biennal en 1898, a été très amusante : du lot des quatre partants, deux appartenaient à M. de Brémond,

(Cliché V. G. A.)

L'OBJET D'ART

offert au gagnant du *Prix Lagrange*, à Maisons-Laffitte. Frédéric-le-Grand », par Gérôme, statuette en argent massif

(Cliché V. G. A.) E. WATKINS

se mettant en selle sur *Holocauste*, pour la course du *Prix Lagrange*, où il subit sa première défaite.

Gardefeu et *Riverain* : les ordres du propriétaire étaient, au jockey de *Riverain* : Vous ferez le jeu dans un train de toute allure et vous gagnerez si vous pouvez.

Au départ, en effet, Dodd prit la tête avec *Riverain* et s'en alla en avant à plein train. Derrière, French sur *Washington*, à M. Menier, et Harrison sur *Lotus*, au baron de Rothschild, surveillaient E. Watkins sur *Gardefeu*, ne s'inquiétant nullement de *Riverain*, qui avait vingt-cinq, trente, quarante longueurs d'avance et allait toujours... Si bien que mon dit *Riverain* faisait les 3,000 mètres de la course à une allure de déboulé et gagnait de soixante longueurs, *Gardefeu*, deuxième, à une tête de *Washington Lotus*, troisième.

M. de Brémond se sentait absolument maître de la course ; il a préféré gagner avec le moins bon de ses deux chevaux, épargnant ainsi à son crack les surcharges que le gain du Biennal lui eut attirées dans certaines courses futures. C'est tactique d'un parfait sportsman et absolument correct.

En nous allant de l'hippodrome de Longchamp, vers Neuilly, nous avons aperçu, près du haras de M. Raymon Halbronn, *Gardefeu* qui venait de courir le Biennal, ramené blessé assez sérieusement en plusieurs endroits du corps. Le crack de M. de Brémond, effrayé par le passage d'un *teuf-teuf*, avait désarçonné le jeune jockey Mitchell, qu'il avait sur le dos, et s'était échappé dans Neuilly. Il est possible que *Gardefeu* ne paraisse plus sur le turf avant l'automne prochain.

A. DE SAUVENIÈRE.

(Cliché V. G. A.)

MIC, PAR *Le Capricorne* ET *Michelette*, A M. FLATMAN, gagnant du *Prix Lagrange*, a Maisons-Laffitte, le 5 avril, où il a battu le crack *Holocauste* d'une courte tête sur le poteau.

Match international de Hockey

(Cliché Beau.) UN ARRÊT.

Le goût des jeux de plein air, en s'acclimatant de plus en plus en France, pour le plus grand bien des générations futures, produit une évolution dont les conséquences sont assez curieuses à enregistrer. Les adversaires des sports athlétiques souvent taxent d'anglomanes les partisans de ces jeux de plein air et leur reprochent d'aller chercher, en Angleterre, des sports brutaux au lieu de tenter de rénover nos vieux jeux français. D'abord où sont-ils ces vieux jeux français ? A part la Longue Paume, je n'en vois pas un, car je ne pense pas que les Barres, la Balle au chasseur, le Cheval fondu ou le Chat perché, jeux chers à nos écoliers, puissent être considérés comme des exercices susceptibles d'être réglementés et élevés à la dignité de sports athlétiques. Chose curieuse — que n'avaient pas prévue les adversaires des jeux de plein air — ce sont justement des jeux, de vieux jeux français, qui nous reviennent d'Angleterre, transformés, codifiés, en un mot rendus intéressants. C'est ainsi que depuis la renaissance physique française, — dont le point de départ a été la fondation du Racing-Club de France en 1882, — les Courses à pied, les Cross Countrys, le Football Rugby et Association, le Lawn-Tennis, et à des degrés moindres, de par les difficultés spéciales que comportent leur organisation, le Cricket, le Polo et le Golf, ont successivement conquis droit de cité en France.

Un nouveau sport ou plutôt un nouveau jeu, le Hockey, a cette saison, lui aussi, été importé d'outre-Manche.

L'origine du Hockey a pour point de départ évident le Mail, ce vieux jeu français qui est l'ancêtre de tous les jeux de balle ou de ballon. Comme au football, il s'agit de faire passer une balle entre les deux poteaux d'un but. Les joueurs, divisés en deux équipes de onze hommes chacune, sont munis d'une crosse, pièce de bois arrondie, terminée en forme d'arc de cercle à une de ses extrémités. Les crosses ne doivent avoir aucune partie ferrée, ni effilée, ni pointue.

Le Hockey se joue sur une pelouse aussi unie que possible dont les dimensions sont de 90 mètres de long sur 45 mètres de large. Les plus longs côtés de ce parallèlogramme sont dits *lignes de côté*, les plus courts *lignes de but*. Au centre de ces dernières les buts sont indiqués par deux poteaux arrondis, plantés à 4 mètres l'un de l'autre et reliés par une barre horizontale à 2 m. 10 au-dessus du sol. Devant chaque but on trace parallèlement, à 14 mètres de la ligne de but, une ligne de 4 mètres de long, aux deux extrémités de cette ligne, viennent se terminer des arcs de cercle ayant pour centres respectifs les deux poteaux du but. L'espace, ainsi délimité, se nomme cercle d'envoi. Toutes ces lignes sont tracées en blanc sur le sol, généralement à l'aide de chaux.

(Cliché F. Backer, London) LE DRIBBLING DE LA BALLE.

Maintenant que nous savons comment se marque un champ de jeu de Hockey, passons aux acteurs de la partie, aux joueurs. Comme au football association, ils sont au nombre de onze dans chaque camp, et occupent exactement les mêmes postes. Il y a donc un gardien de but, deux arrières, trois demis et cinq avants. Leur tenue est exactement celle du footballeur. A noter qu'il est interdit de porter des souliers ferrés ou ayant sous la semelle des clous en saillie. Les barres ou les ronds de cuir, placés sous la semelle pour assurer l'aplomb du joueur dans ses changements brusques de direction en courant, sont cependant autorisés.

Avant la partie, les deux capitaines — c'est-à-dire les deux joueurs qui sont investis de la confiance de leurs camarades pour le commandement de l'équipe — tirent au sort le choix du camp après avoir convenu d'un arbitre.

Pour commencer la partie, la balle — une balle de cricket peinte en blanc, faite de cuir, d'un poids de 170 grammes environ et de 23 centimètres de circonférence — est placée au centre du terrain et deux joueurs, un avant de chaque camp, la mettent en jeu. Pour cela chaque joueur frappe alternativement trois fois le sol puis la crosse de son adver-

(Cliché Beau.) UN COUP DE LANCEMENT VERS LES BUTS.

saire. Ce n'est qu'après cette petite cérémonie qu'ils peuvent s'escrimer de la crosse pour chasser la balle dans la direction des buts adverses. A peine est-elle en jeu, la balle, vigoureusement frappée, va et vient d'un bout à l'autre du terrain. Les passes d'un joueur à l'autre, et les dribblings, en remplaçant la course du ballon obtenu par de petits coups de pied, comme au football association, par une course dans laquelle la balle de hockey est accompagnée et dirigée par la crosse du joueur, sont les principales ressources tactiques d'un bon équipier.

Il doit aussi savoir attraper au vol, avec la main, la balle de hockey, arrêtant ainsi une passe dangereuse ou un coup bien dirigé vers les buts qu'il défend. Savoir se servir de ses pieds est aussi un art que tout joueur consommé de hockey doit posséder. Dans les deux cas, qu'il saisisse la balle au vol ou qu'il l'arrête du pied, il lui est interdit de la frapper autrement qu'au point même où il a intercepté sa course. Pour éviter les accidents, un joueur ne doit jamais lever sa crosse plus haut que l'épaule, ni frapper la balle en faisant des revers; c'est tou-

(Cliché Beau.)

LES DEUX CAPITAINES.

jours de droite à gauche que la balle peut être touchée.

La balle, sortie du champ de jeu par la ligne de côté, est remise en jeu par un des joueurs du camp opposé à celui qui l'a touchée en dernier lieu, de la façon suivante : le joueur se place dans une direction à angle droit de la ligne de côté et au point où la balle a traversé cette ligne et la lance en la roulant. Si la balle est envoyée derrière une des lignes de but par le camp attaquant, elle est placée dans le champ de jeu à 23 mètres perpendiculairement au point où elle a traversé cette ligne. Elle est remise en jeu comme au début de la partie. Lorsque j'aurai dit que chaque fois que la balle passe entre les deux poteaux de but, — pourvu qu'elle soit envoyée d'un coup de crosse d'un point quelconque situé à l'intérieur du cercle d'envoi, — un but est gagné ; j'aurai expliqué les principales règles du hockey. Je dis les principales règles, car l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques qui les a élaborées a soigneusement expliqué les cas qui peuvent donner lieu à discussion, mais expliquer les infractions aux règles qui constituent des hors-jeu et donnent lieu à des coups francs, nous entraînerait trop loin.

En Angleterre, le hockey est un sport déjà ancien qui a ses traditions et son histoire ; les clubs qui le pratiquent sont nombreux, relativement riches et puissants et jouent durant la saison d'octobre à fin mai des matches interclubs presque tous les samedis. Si ceux-ci n'attirent pas encore les trente ou quarante mille spectateurs qui assistent aux matches de football qui mettent en présence les grands clubs professionnels, il n'est cependant pas rare de voir plusieurs milliers de personnes venir uniquement pour voir jouer au hockey. La English Hockey Association qui règlemente le hockey en Angleterre, constitue tous les ans une équipe composée de joueurs pris dans les clubs qui lui sont affiliés et dispute des matches internationaux contre l'Irlande, l'Ecosse et le pays de Galles.

Quoique le hockey ne soit réellement et sérieusement pratiqué en France que depuis cette saison, la commission de hockey de l'U. S. F. S. A. n'a pas craint d'accepter une proposition de la English Hockey Association pour un match international à jouer à Paris. Elle a constitué une équipe composée de joueurs du Hockey-Club de Paris, du Racing-Club de France et de l'Anglo-Saxon-Athletic-Club, qui, le 2 avril dernier à Levallois-Perret, a joué un match contre l'équipe anglaise envoyée par la E. H. A.

La partie a présenté un intérêt considérable, elle a vraiment montré aux joueurs français ce qu'est une partie sérieuse. Composée d'hommes faits, — le plus jeune avait 28 ans — ayant de la vitesse, sachant se servir de leurs mains pour l'arrêt de volée de la balle, l'équipe anglaise a dominé l'équipe française du commencement à la fin. Celle-ci, très inégalement formée de joueurs de clubs encadrant de jeunes scolaires n'ayant pas la taille et le poids nécessaires pour résister aux lourdes charges des Anglais, a cependant lutté avec vaillance. Si elle n'a pu empêcher les Anglais de réussir onze buts, elle a du moins sauvé l'honneur en marquant deux buts à son actif.

(Cliché Beau.)

L'ÉQUIPE FRANÇAISE.

(Cliche Beau.)

L'ÉQUIPE ANGLAISE.

Nous donnons ci-contre les photographies des équipes qui ont pris part à cette première partie internationale :

E. H. A. — But : L. S. Wells (Bromley H. C.), Arrières : F. Whittaker (Weston Manchester), M. A. Nicholas (cap.) (Wimbledon H. C.). Demis : M. Barker (Broomley), C C. Barker (Moseley), C. Macdonald (Wimbledon). Avants : H. W. Tindall (Weston Manchester), S. M. Tindall (id.), R. Playford (Wimbledon), H. Lomas (id.), C. Dunderdale (Weston Manchester).

U. S. F. S. A. — But : J. Davy (H. C. P.). Arrières : R. Munier (H. C. P.), G. Foucault (R. C. F.). Demis : J. Sands (H. C. P.), E. Denny (A. S. A. C.), E. Lefèvre-Adhémar (R. C. F.). Avants : X. Casdagli (R. C. F.), P. Chrysoveloni (R. C. F.) J. Macneill (A. S. A. C.), M. Tanon (H. C. P.), G. Didier (id.).

Et le soir du match, vainqueurs et vaincus se sont réunis en un banquet, où à l'heure des toasts on a fort souhaité la continuation annuelle du match de hockey, France contre Angleterre.

Comme dans tous les sports, il faut nous attendre, en hockey, à subir encore quelques défaites avant de réussir à vaincre les Anglais, nos maîtres ès-sports. C'est l'affaire de quelques saisons et je ne doute pas que les hockeytistes français n'arrivent à suivre l'exemple des footballeurs, et à flanquer un jour la bonne tripotée à nos chers voisins et si bons amis d'outre-Manche.

PAUL CHAMP.

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Dépôt
Le Père des Démontables.

LES ATELIERS VINET
MONTAGE et RÉPARATIONS
Pour AUTOMOBILES
Téléph. 526-90 — 25, RUE BRUNEL

LES REGATES INTERNATIONALES DE NICE

Le Club Nautique

Les grandes manifestations nautiques dont la baie des Anges a été ces jours-ci le théâtre, ont eu un heureux prélude.

Les épreuves de la Coupe des 1 tonneau, fondée par le Club nautique, ont servi, en effet, dès la fin de février, de lever de rideau à ces fêtes de la navigation de plaisance.

Institué en 1893, le trophée fut d'abord disputé exclusivement par des yachts appartenant au port de Nice; il échut la première année au Club de la Voile; repris ensuite par le Club nautique, cette Société a réussi à le conserver depuis 1894, malgré l'entrée en ligne de concurrents redoutables, venus souvent de loin pour se mesurer avec les coureurs niçois.

Cette année l'intérêt de la course s'augmentait de la présence de *Nandina*, le champion du Circolo Nautico Vulturium, considéré comme le meilleur bulb keel actuellement à flot. Pour défendre la Coupe contre un si redoutable concurrent, le Club nautique de Nice ne s'était décidé à rien moins qu'à faire construire un 1 tonneau de course. Un syndicat se constitua sous la présidence du prince d'Essling et chargea l'auteur du célèbre 5 tonneaux *Nikè II*, M. Bensa, des plans et de la construction du champion niçois, gracieusement dénommé *Nicette*. Le yacht du Club nautique a pleinement justifié, au cours des deux épreuves courues le dimanche 19 février et le mardi 21 février, les espérances qu'il avait fait naître chez les syndiqués, ses parrains, dès sa mise à l'eau. Sa tenue sous les voiles et sa stabilité sous les risées ont été remarquées autant que sa vitesse.

Sa double victoire, qui maintient le Club nautique comme détenteur de la Coupe pour 1899, a été accueillie avec joie par tous ceux qui s'intéressent ici aux choses de la mer.

Au moment où les membres du Club nautique de Nice sont tout à la joie de l'éclatante victoire de leur champion et au lendemain des grandes régates dont la baie des Anges a été le théâtre, il nous paraît intéressant d'indiquer brièvement l'œuvre réalisée par la vaillante Association nautique niçoise pour le plus grand bien du yachting en Méditerranée.

C'est pour nous un plaisir que de constater le zèle, l'initiative et la chance heureuse avec lesquels il s'emploie à encourager et à développer dans sa sphère d'influence le goût de la navigation de plaisance.

Le Club nautique de Nice est la plus ancienne Société, exclusivement maritime, de la Provence et du Comté de Nice. Il a dirigé, en 1884 et 1885, les premières Régates internationales de Menton.

Il a provoqué, en 1885, la réunion du premier Congrès tenu en France pour l'élaboration d'une sauge de course. Il a fondé, cette même année l'Union des Sociétés nautiques de la Méditerranée, vaste association qui rayonnait de Cette à Naples.

En 1886, le Club nautique a pris à sa charge l'organisation matérielle et la direction des Régates internationales de Nice abandonnées par le Comité des fêtes d'alors. Il les a encore dirigées en 1887, 1889, 1891, 1892 et 1894, époque à laquelle le Club nautique alternait dans la direction des régates avec le Club de la Voile. Maintenant, les deux Sociétés ayant fusionné, le Club nautique présidera chaque hiver à l'organisation des régates niçoises.

En 1894, le Club nautique a créé une section d'aviron, établi un garage au port et fait construire des embarcations.

En 1897, un de ses membres invente et il adopte un système nouveau de répartition des prix en espèces, dit « Temps primé ». Cette innovation est accueillie avec grande faveur dans le monde des yachtsmen.

Enfin, en 1898, il s'unit au Club de la Voile de Nice, société émule et non rivale, et sous le nom de Club nautique (Club nautique et Club de la Voile réunis), inaugura une ère de prospérité.

On ne saurait parler du Club nautique sans rendre hommage au zèle éclairé des dévoués yachtmen qui, depuis sa création, ont travaillé à sa prospérité : M. Edouard Beri, qui en a été longtemps le président; M. Franck Pilatte, un des plus distingués avocats de notre barreau, poète inspiré à ses heures et passionné des choses de la mer toujours; M. A. Isnard et M. S.-J. Maurel, un fervent du yachting et le véritable organisateur, avec le Dr Edouard Pilatte, des victoires du Club.

Le prince d'Essling, qui figure au premier rang de l'élite aristocratique habituée de la côte d'Azur, est actuellement le président du Club nautique de Nice.

Au premier rang des membres du Club Nautique de Nice, il faut citer: S. A. R. Mgr le duc des Abruzzes, S. A. J. Mgr le duc Georges de Leuchtenberg, prince d'Essling, le comte d'Aspremont, comte Bisiaretti, P. Chauchard, R. de Lavie, le marquis d'Agrain, le capitaine Anderson, le comte Armand, le major Brevoort, R. Bouriat, le comte Brunetti d'Usseaux, A. de Caillavet, A. Chauchard, le comte de Cessole, le marquis Del Pozzo, le comte de Faverney, Sir Maurice Fitz Gerald, Albert Gautier, G. de Glinka, le capitaine Pryce Hamilton, le comte de Luserna, Henri Philippe, le marquis de Maningy, Ch. de Nottbeck, le colonel Paget, le

(Cliché V. G. A.) LE STEAM-YACHT " *Cormoran* " A M. PAUL CHAUCHARD, DANS LE PORT DE NICE.

Clichés V. G. A.) A L'ENTRAÎNEMENT UN CANOË. — UNE YOLE FRANCHE A DEUX RAMEURS.

(Cliché V. G. A.)

MISE A L'EAU D'UNE EMBARCATION.

comte de Pourtalès, R. P. Pulteney, le marquis de Rochechouart, le comte de Tocqueville, A. B. Walker, etc.

ARISTIDE VÉRAN.

Les Régates à l'Aviron

Comme vient de le dire mon collaborateur M. A. Véran, le Club Nautique de Nice qui, depuis sa fondation, s'était exclusivement consacré au Yachting, s'adjoignit en 1894 une section d'aviron — et c'est de cette époque que date l'implantation définitive du Rowing en Méditerranée.

Il y avait bien eu, autrefois, des régates à l'aviron dans la baie des Anges, et ceux qui ont pris part aux premières courses organisées par l'ancien « Comité des Régates internationales de Nice » — que présidait avec tant de dévouement le comte de Cessole — ont certainement conservé un excellent souvenir des prix rémunérateurs qui leur étaient offerts, mais ils doivent se rappeler aussi le peu d'attrait qu'avaient, au point de vue sportif, ces premières réunions. A part certaine année où les régates furent dirigées par un comité spécial entièrement composé de rowingmen, les choses se passaient pour ainsi dire en famille, et rares étaient les équipes qui revenaient chez elles les mains vides ; celles qui n'avaient pas gagné l'un des trois ou quatre beaux prix affectés à chaque course se rattrapaient dans les courses de consolation généreusement ajoutées au programme par le comité — dont, en réalité, le rôle consistait bien plutôt à organiser des « fêtes » que des réunions sportives.

En 1883, le comité spécial dont je viens de parler, et que j'avais l'honneur de présider, tenta de réglementer les régates maritimes en général et celles de Nice en particulier, et il y serait certainement parvenu s'il avait pu tranquillement accomplir son œuvre ; mais on lui suscita tant de difficultés que le Comité des Régates internationales de Nice supprima purement et simplement les courses à l'aviron du programme de sa réunion annuelle.

Quelques années se passèrent. Puis, un beau jour, un rowingman, qui avait longtemps habité Bordeaux et fait partie des sociétés nautiques de cette ville, vint se fixer à Nice et résolut d'y faire renaître les régates disparues. Il avait songé tout d'abord à fonder de toutes pièces un club d'aviron, mais sur le conseil que je lui donnai, il alla trouver quelques-uns des membres les plus influents du Club Nautique de Nice, auxquels il fit part de ses projets, et qu'il sut si bien convaincre que ceux-ci lui promirent leur appui. C'est ainsi que sur la présentation de MM. Maurel, Pilatte, et de plusieurs de leurs collègues, M. F. Coucke fut admis à plaider la cause du Rowing devant le comité du Club Nautique de Nice, qui, peu de temps après, votait l'annexion au club d'une section d'aviron.

C'est donc à M. F. Coucke que les rowingmen doivent la réorganisation des régates internationales de Nice et la création des nouvelles réunions qui ont lieu maintenant sur le littoral méditerranéen. Et comme toujours, lorsqu'il s'agit de faire œuvre utile aux progrès du sport nautique, le Club Nautique de Nice s'est mis à la tête du mouvement provoqué par M. Coucke en faveur de l'aviron, complétant aussitôt son œuvre par l'établissement d'un garage sur le port et l'achat de plusieurs embarcations.

A son exemple, le Club de la Voile de Nice — qui a depuis fusionné avec le Club Nautique, — la Société des Régates de Monaco, la Société Nautique des Carmes et la Société Nautique de Marseille s'annexèrent des sections d'aviron. Puis, encore sur l'initiative du Club Nautique de Nice, ces sociétés se réunirent pour former un groupe régional qui prit le titre de « Fédération des Sociétés Nautiques de la Méditerranée » et se fit inscrire comme adhérent à la Fédération française des Sociétés d'aviron.

Par suite de cette nouvelle organisation, les Régates internationales de Nice sont maintenant régies par le Code des courses de la Fédération française, en vertu duquel les courses à la mer doivent se faire dans des embarcations spéciales qui sont : le *canoë* pour les courses à un rameur de couple et la *yole franche* pour les courses à deux, quatre et huit rameurs de pointe.

Il n'entre pas dans le cadre de ce journal d'en publier le compte rendu et je me bornerai à mentionner les premiers de chaque course. Ce sont :

A 1 rameur de couple, M. L. Prevel, du Club Nautique de Nice, qui a brillamment défendu son titre de « champion de la Méditerranée ».

A 2 juniors, *Red-Rose*, des Canottieri Napolitains.

A 2 seniors, *Fusion*, du Club Nautique de Nice.

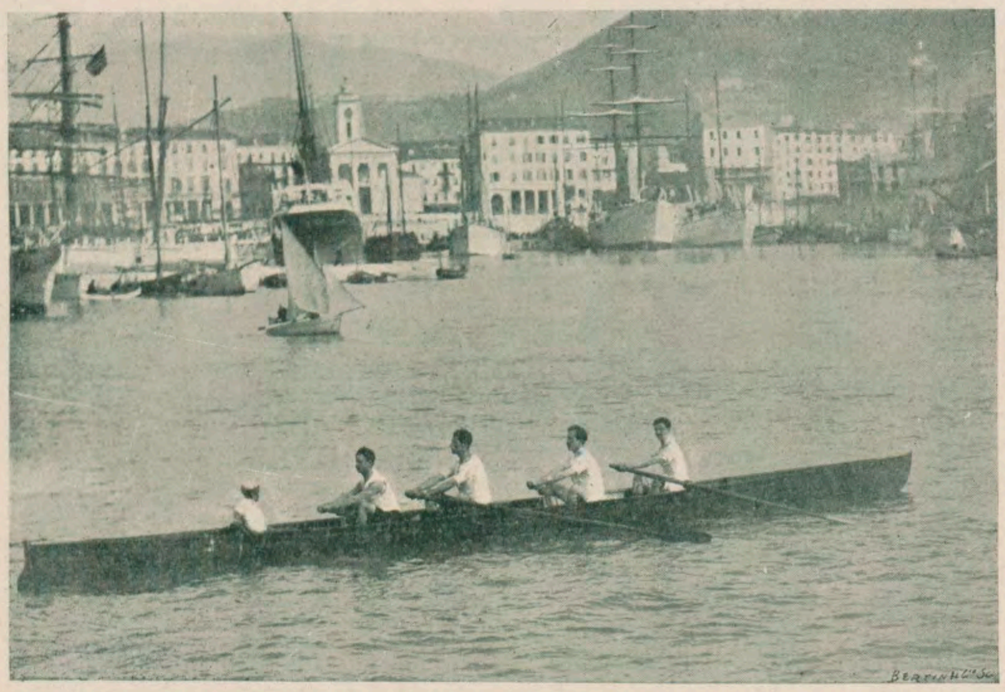
A 4 juniors et à 4 seniors, les équipes Napolitaines, qui, on le voit, ont eu les honneurs de la journée.

La mer était houleuse, et les derniers partisans de la « construction libre » — si, toutefois, il en existe encore — voudront bien reconnaître qu'il est absolument nécessaire d'avoir des bateaux « marins » pour courir à la mer.

Voilà donc le Rowing définitivement implanté en Méditerranée. Il s'y développera comme s'est développé le Yachting, et le moment est proche où l'on verra réunies dans la Baie des Anges les meilleures équipes de la France et de l'étranger. Car, maintenant que la Fédération Française des sociétés d'aviron a supprimé les prix en espèces, il n'y a plus aucune raison pour que les équipes anglaises et même américaines refusent d'accepter l'invitation que ne manquera pas de leur adresser le Club Nautique de Nice.

Et ce sera pour cette société — qui a tant fait pour le sport nautique — la juste et légitime récompense de ses longs et persévérants efforts.

(A suivre.) H. PHILIPPE.



(Cliché V. G. A.)

YOLE FRANCHE A QUATRE RAMEURS
L'Équipe à l'entrainement.

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

Levallois-Perret. — Imp. CRÉTÉ DE L'ARBRE, 55, rue Fromont